

Mise en œuvre d'AUTOCITE, service d'auto-partage à Besançon

Mme l'Adjointe WEINMAN, Rapporteur :

I - Rappel

Un appel à projets a été initié par un groupe de travail associant la Ville de Besançon, le Grand Besançon et la Délégation Régionale de Franche-Comté de l'ADEME. Il s'agissait d'un appel à coopération partenariale visant à créer une structure idoine destinée à lancer et à gérer un service d'auto-partage à Besançon, l'objectif étant de mettre en place une solution complémentaire et durable de mobilité urbaine en phase avec l'évolution de la politique de transport de l'agglomération notamment via le projet TCSP et avec la politique de stationnement de la Municipalité.

Dans ce cadre, la société Auto'trement a proposé la création d'une Société Coopérative d'Intérêt Collectif (SCIC). Ce type de structure qui est une forme d'entreprise coopérative ayant pour objet la production ou la fourniture de biens et de services d'intérêt collectif présentant un caractère d'utilité sociale est apparu en adéquation avec une activité d'autopartage.

En tant qu'entreprise, la SCIC a un statut de société commerciale, et comme toute entreprise, est soumise aux impératifs de performance et de bonne gestion. En tant que coopérative, la SCIC respecte les règles de répartition du pouvoir selon le principe «une personne = une voix», avec cependant la possibilité de constituer des collèges permettant de pondérer les voix (cf. statuts). Dans le cadre du projet Autocité, la Ville ainsi que le Grand Besançon seront représentés au sein du collège «partenaires publics» et disposeront de 18 % des voix en assemblée générale.

Enfin, comme toutes les entreprises de l'économie sociale, la SCIC marque sa dimension d'utilité sociale en affectant une part significative de son résultat à des réserves impartageables. La SCIC concrétise ainsi l'avènement d'une coopération en multisociétariat, permettant d'associer et de faire travailler ensemble des personnes physiques et morales qui ont un rapport de nature diverse avec l'activité : salariés, bénéficiaires, financeurs, bénévoles, collectivités publiques, etc.

II - Rappel des objectifs généraux pour la Ville de Besançon, le Grand Besançon et l'ADEME

Au vu des expériences menées en Europe, l'auto-partage permettrait, notamment :

- de réduire le taux de motorisation (1 voiture partagée remplace 8 à 15 voitures),
- de diminuer les besoins de stationnement publics et privés,
- de rationaliser l'utilisation de la voiture,
- d'améliorer la fréquentation des transports collectifs et d'augmenter le recours au vélo (personnel et en libre-service) et à la marche à pied,
- de diminuer la consommation d'énergie et les émissions dues à l'utilisation de la voiture,
- de réduire les coûts individuels de la mobilité en abandonnant la propriété de sa voiture,
- d'apporter une véritable équité sociale afin de permettre à tous un accès à ce mode de déplacement,
- d'améliorer la qualité de vie en ville par la reconquête d'espace public.

A) L'autopartage : un mode de déplacement complémentaire

Ce système de partage de voiture peut constituer un mode de déplacement complémentaire pour les habitants du Grand Besançon. Ainsi, il peut être utilisé en combinaison avec le réseau GINKO, tant sur les lignes urbaines que périurbaines (a fortiori si les stations d'auto-partage sont à proximité immédiates des terminus des lignes périurbaines dans Besançon) et/ou TER.

L'enjeu est de proposer une organisation multimodale répondant aux besoins de tous. Il s'agit de développer et d'articuler les différents modes de transports afin que chacun, quels que soient sa condition (âge, disposition d'une voiture, moyens financiers,...) et son déplacement (en termes de motif, d'origine-destination, d'horaires,...), puisse se déplacer dans les meilleures conditions et avec le meilleur choix entre les modes de déplacements.

De plus, le projet de mise en service de nouvelles haltes ferroviaires dans le Nord de l'agglomération permettrait aux habitants du Nord de Besançon et de ces communes une interopérabilité et un choix dans le mode de transport. Cela constituerait également un autre outil de mobilité permettant aux Bisontins de rejoindre l'ensemble des communes du Grand Besançon, en particulier en soirée, la nuit ou le week-end quand les dessertes TC sont rares ou inexistantes (forme de désenclavement).

B) L'auto-partage : réduction et / ou limitation du stationnement de longue durée

La redéfinition de la réglementation relative au stationnement au centre-ville de Besançon pourrait certainement inciter à la réflexion concernant la question de la propriété d'un véhicule personnel en zone contrainte. Dans le quartier des Chaprais par exemple, des difficultés de stationnement ont récemment été mises à jour par le bureau d'études chargé du diagnostic de l'offre et de la demande de stationnement sur Besançon, ce qui pourrait encourager l'implantation d'une station d'auto-partage de quartier pour pallier le stationnement illégal en proposant de nouvelles solutions aux usagers.

La mise à disposition de voitures en auto-partage dans la ville centre permettrait donc de limiter ou au mieux de réduire le nombre de voitures en stationnement de longue durée sur les parkings communaux.

C) L'autopartage : l'interopérabilité Rhin-Rhône assurée avec le réseau «France Autopartage»

L'interopérabilité totale avec le serveur «France Auto-partage», qui regroupe les services d'Autolib à Lyon, et Auto'trement à Strasbourg et Mulhouse, est efficiente car le projet bisontin est conçu sur la même base de données et avec le même standard technique.

Le serveur «France Auto-partage» offre aux adhérents de l'auto-partage sur Besançon une interopérabilité totale permettant aux adhérents de Besançon d'accéder avec la même carte à plus de 150 véhicules sur l'axe du futur TGV Rhin-Rhône.

III - Financement et date de mise en service

Ce service devrait s'équilibrer à compter de la 4^{ème} année d'exploitation. Le coût de fonctionnement du service les trois premières années est de 150 000 € TTC (+ 20 000 € d'entrée au capital de la SCIC pour les collectivités).

Tableau synthétique du financement pour chaque collectivité :

Périodicité	Grand Besançon		Ville Besançon		ADEME
	Apport au capital SCIC	Subvention (pour couvrir les coûts de fonctionnement)	Apport au capital SCIC	Subvention (pour couvrir les coûts de fonctionnement)	Subvention
Année N	10 000 €	15 000 €	10 000 €	15 000 €	
Année N+1		15 000 €		15 000 €	
Année N+2		15 000 €		15 000 €	
Année N+3		0		0	
Total	10 000 €	45 000 €	10 000 €	45 000 €	52 000 €

La date de mise en service de l'auto-partage est prévue le 16 mars 2010.

Propositions

Le Conseil Municipal est invité à :

- décider de l'adhésion de la Ville à la SCIC conformément à ses statuts,
- décider la participation financière de la Ville de Besançon au capital social de la SCIC pour un montant de 10 000 € à imputer sur la ligne budgétaire 26.01.261.10005.20200,
- décider le versement d'une subvention annuelle d'équilibre de 15 000 € à compter de janvier 2010 pour une durée de 3 ans (janvier 2010, janvier 2011, janvier 2012) à imputer sur la ligne budgétaire 65.822.6574.10005.35000,
- autoriser M. le Maire ou l'Adjointe Déléguée à signer tous actes afférents à ce projet.

Après en avoir délibéré et sur avis favorable unanime de la Commission n° 5, le Conseil Municipal, à l'unanimité des suffrages exprimés, décide d'adopter les propositions du Rapporteur.

Récépissé préfectoral du 18 janvier 2010.